

Таким образом, несмотря на проблемы, Урал и Уральский федеральный округ активно работают на повышение геополитического статуса России, развивая ее экономическую и военную мощь и способствуя культурной экспансии.

Примечания

- 1 Пороховский А. Россия и мировая экономика (потенциал развития и возможности его реализации) // США – Канада: экономика, политика, культура. 1999. № 3–4.
- 2 Сергеев П. Трубопроводный транспорт России и Западной Европы // Мировая экономика и международные отношения. 1998. № 11.
- 3 Клебанов И. Рачительность – залог успеха // УрФО. 2003. № 2–3.
- 4 Латышев П. Мы – в авангарде. // УрФО. 2003. № 1.
- 5 Там же.
- 6 Путин В. от энергетической кладовой зависит экономика страны. // УрФО. 2003. № 2–3.
- 7 Клебанов И. Рачительность – залог успеха // УрФО. 2003. № 2–3.

*Конов А.А.
(Екатеринбург)*

МАТЕРИАЛЬНОЕ ОБЕСПЕЧЕНИЕ ПРОМЫШЛЕННОГО ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ТРАНСПОРТА СРЕДНЕ-УРАЛЬСКОГО СОВНАРХОЗА В СЕРЕДИНЕ 1950-х – СЕРЕДИНЕ 1960-х гг.

Наряду с магистральным транспортом общего пользования в транспортной системе СССР видное место в середине 1950-х – середине 1960-х гг. занимал транспорт промышленных предприятий, строительных организаций, колхозов и совхозов, а также городской транспорт. Транспорт общего пользования являлся транспортом сферы обращения и перемещал различные виды продукции между производителями и потребителями. Только такой вид транспорта рассматривался советскими экономистами как специфическая и самостоятельная отрасль материального производства.

Транспорт необщего пользования перемещал сырье, материалы и другие виды еще не поступившей в сферу обращения продукции, а также производственный персонал внутри предприятий, объединений и других крупных территориальных образований. Как вид деятельности его называли технологическим (внутрипроизводственным) транспортом. Промышленный транспорт являлся составной частью этого вида транс-

порта. Он выполнял свои функции на стадии производства. При этом его технические средства являлись частью средств производства соответствующего предприятия.

На Урале промышленный железнодорожный транспорт получил широкое развитие. О значимости этого вида транспорта свидетельствует то, что в его сфере в указанный период было занято около 20 % работающих в промышленности Уральского экономического района. К одной только Свердловской железной дороге примыкали сотни подъездных путей и промышленных железных дорог с организованным грузовым и пассажирским движением. Общая их протяженность уже на 1958 г. составляла почти 90 % всей эксплуатационной длины дороги¹.

Периодическое улучшение работы подъездных путей и промышленных железных дорог всегда имело особо важное значение, так как основная часть грузовой работы железнодорожных магистралей выполнялась именно на них. В связи с этим, советские экономисты и специалисты транспорта всегда указывали в своих работах на зависимость стабильной, бесперебойной работы транспорта промышленных предприятий от уровня развития его материальной базы. Начальник Свердловской железной дороги В.П.Егоров в своем экономическом очерке «Работа Свердловской дороги в новых условиях» (1958 г.) констатировал крайне слабое развитие материальной базы промышленного транспорта Свердловской области. По данным В.П.Егорова, в 1957–1958 гг. локомотивный парк ряда подъездных путей Свердловской магистрали состоял из паровозов разных серий и устаревших конструкций. В частности, на подъездных путях Нижнетагильского металлургического комбината имелись паровозы 10 серий, на Среднеуральском заводе – 7 серий. Наличие разнотипных локомотивов создавало серьезные затруднения в их ремонте и обслуживании. Далее, как указывает автор, на электрифицированных участках дороги подъездные пути не имели контактной сети, что вынуждало эксплуатировать паровозы².

Советский экономист А.П.Червяков в своей монографии «Экономические связи и развитие железных дорог Урала» (1976 г.) отметил, что хозяйство промышленного железнодорожного транспорта многих предприятий Урала находилось на более низком техническом уровне, чем хозяйство железнодорожного транспорта страны. Автор указывал, что на подъездных путях промышленных предприятий Урала эксплуатировалось большое число паровозов. Более половины подъездных путей

имели незначительный вагонооборот – до 5 вагонов в сутки, а в 10 % всех хозяйств было сосредоточено 80 % общего объема перевозок. Он писал, что на промышленных станциях стрелочные переводы имели ручное управление. Кроме того, была не развита база ремонта подвижного состава во время его ремонта и на погрузочно-разгрузочных операциях, высок процент ручного труда. В итоге, все эти недостатки промышленного железнодорожного транспорта обуславливали высокую себестоимость перевозок грузов³.

Таким образом, оценки обоих специалистов состояния материальной базы промышленного транспорта края схожи. Эти оценки удручающе действуют на любого специалиста, так как промежуток времени между изданием работ обоих авторов весьма протяженный. Для более объективных оценок необходимо обратиться к данным, содержащимся в первоисточниках.

В весьма любопытном документе «Перспективы развития транспорта Свердловского совнархоза на 1959–1965 гг.»⁴ в области развития промышленного железнодорожного транспорта была поставлена основная задача – ликвидировать диспропорции между развитием производственных мощностей и железнодорожного промышленного транспорта. В документе есть косвенные указания на слабость и изношенность железнодорожного полотна промышленных предприятий Свердловского совнархоза. В частности, указано, что для обеспечения перевозок реконструируемых и вновь строящихся предприятий, ежегодно должно было вводиться в эксплуатацию 400–450 км путей широкой колеи и 350–400 км путей узкой колеи. Прямо констатируется тот факт, что несмотря на значительные размеры движения по ряду железнодорожных ветвей Нижнетагильского металлургического комбината, Средне-Уральского медеплавильного завода, Североуральской бокситовой руды и Богословского алюминиевого завода средства блокировки, централизации и связи этих ветвей были развиты чрезвычайно слабо⁵.

Большой интерес представляет другой документ – «Справка о работе железнодорожного транспорта предприятий Средне-Уральского совнархоза»⁶. На предприятиях Свердловского совнархоза к 1962 г. имелось более 8,2 тыс. км железнодорожных путей, в том числе около 4 тыс. км широкой колеи. При чрезвычайно больших нагрузках на ось (от 25 до 48 т) и интенсивности движения свыше 200 пар поездов в сутки срок службы новых рельсов на многих участках путей промышленных пред-

приятий не превышал 2-х лет, а стрелочных переводов 5–6 месяцев.

За период 1957–1961 гг. на ремонт железнодорожных путей выделялось в среднем в год новых рельсов 5,8 тыс. т и «старогодных» рельсов 7,2 тыс. т, то есть не более 37 % фактической потребности. Стрелочных переводов выделялось каждый год не более 40 % потребного количества. На 1962 г. новых рельсов и стрелочных переводов для ремонта путей практически выделено не было. Получаемые с дорог Министерства путей сообщения «старогодные» рельсы по существу для эксплуатации на основных путях были непригодны по износу и типу. Таким образом, путевое хозяйство на предприятиях совнархоза работало на полный износ⁷.

При наличии большого количества стрелочных переводов оборудование их электрической централизацией практически не производилось. По состоянию на 1962 г., из 7750 стрелочных переводов электрической централизацией было оборудовано только 215 комплектов, то есть 2,8 %. На обслуживании стрелок было занято около 3500 чел. стрелочников. Пропускная способность станций была весьма ограниченной, а безопасность движения поездов оставляла желать лучшего.

На предприятиях совнархоза имелось в 1962 г. около 2 тыс. локомотивов, в том числе 236 электровозов. Однако ремонтная база для электровозов отсутствовала. Министерство путей сообщения электровозы в ремонт не принимало, в результате чего периодически около 20 % электровозов находились в ожидании заводского ремонта. Снабжение предприятий совнархоза тепловозами необходимой мощности не было организовано. Заявки совнархоза на запасные части для подвижного состава удовлетворялись только на 50–60 %, а некоторых видов запчастей не выделялось вовсе. Заводы-поставщики устанавливали номенклатуру запчастей для подвижного состава по своему усмотрению без учета действительной потребности предприятий. Со стороны ВСНХ и Госплана должный контроль за снабжением предприятий совнархоза запчастями не был организован. Поэтому предприятиям совнархоза заводы-поставщики предлагали такие запчасти, которые обеспечивали им выполнение плана по валовой продукции, но не нужны были потребителям⁸.

После ознакомления с этими документами не вызывают уже недоумения и удивления сведения о том, что еще в конце 1959 г. дирекция и партком Уралмашзавода обратились к начальнику Свердловской дороги В.П.Егорову с просьбой, чтобы управление железной дороги оказало помощь заводу в организации работы внутризаводского транспорта, «в

связи с тем, что внутризаводской железнодорожный транспорт стал ограничивать производственную деятельность завода». В.П.Егоровым была направлена группа опытных инженеров дороги, которые провели большую работу и наметили меры по улучшению работы транспорта. Эта комиссия из специалистов высшей квалификации вынесла заключение, что для нормальной работы транспорта условия на заводе не созданы. И такая диспропорция в развитии транспортного хозяйства промышленных предприятий была характерна не только для Уралмашзавода, а почти для всех предприятий, пользовавшихся транспортом⁹.

В следующем документе – распоряжении № 767 от 30 сентября 1963 г. «О неудовлетворительной разгрузке железнодорожных вагонов» – отмечено, что работы по строительству и расширению транспортных обустройств на предприятиях осуществлялись в 1963 г. неудовлетворительно¹⁰.

Все вышеперечисленные обстоятельства приводили к постоянным простоям вагонов на подъездных путях, их крайне медленной разгрузке, что в свою очередь отражалось не только на предприятиях, плативших большие штрафы за простои вагонов на своих путях, но и болезненно затрагивало сами железные дороги, терявшие большую долю своего вагонного парка именно на подъездных путях. Совет Министров, Министерство путей сообщения и местные органы власти решали эту острую проблему следующим образом. Во-первых, в целях повышения провозной способности была повышена грузоподъемность подвижного состава, что высвобождало часть вагонного парка для Министерства путей сообщения. Во-вторых, предприятиям и стройкам предлагалось организовать круглосуточную работу по погрузке и разгрузке железнодорожных вагонов и в особенности в выходные и праздничные дни. В-третьих, органами власти было предписано все работы, связанные с погрузкой и разгрузкой железнодорожных вагонов на предприятиях, полностью механизировать за счет внедрения новой техники. При необходимости для разгрузки вагонов привлекались рабочие других цехов.

Весьма показательно, что основную причину отставания технического развития промышленного железнодорожного транспорта от магистрального транспорта и от производственных мощностей самих предприятий специалисты видели в том, что Госпланы республик и Союза не выделяли капиталовложений. Учитывая, что совнархозу нераспределенных капиталовложений выделялось очень мало, руководство совнархоза не имело возможности выделять средства на развитие промышленно-

го транспорта. Все это приводило к недостаточной эффективности в работе железнодорожного транспорта.

Примечания

- 1 Червяков А.П. Экономические связи и развитие железных дорог Урала. М., 1976. С.23–24.
- 2 Транспорт и совнархозы. М., 1958. С.171–173.
- 3 Червяков А.П. Экономические связи и развитие железных дорог Урала. С. 23–24.
- 4 ГАСО. Ф.Р-65. Оп.10. Д.10. Л.119–124.
- 5 Там же.
- 6 ЦДООСО. Ф.4. Оп.65. Д.205. Л.18–25.
- 7 Там же.
- 8 Там же.
- 9 ЦДООСО. Ф.161. Оп.32. Д.1. Л.215.
- 10 ГАСО. Ф.Р-1966. Оп.1. Д.176. Л.293–295.

*Кудинова В.А.
(Красноурьинск)*

ОСВОЕНИЕ СЕВЕРНОГО УРАЛА

Города Красноурьинск, Карпинск, Североуральск и Волчанск расположены в предгорной полосе Северного Урала. В этой части твердые кристаллические породы находятся в контакте с известняками. Здесь большие месторождения меди, железа, марганца и коренного золота.

Наибольшую роль в истории развития района сыграли медные руды. Их основное месторождение расположено на восточной окраинах Красноурьинска. К югу от Турьинских Рудников значительные запасы медистых магнетитов. Вдоль восточных предгорий Уральских гор от реки Ивдель на севере до реки Лобвы на многие десятки километров простирается полоса месторождений бокситов, по своему качеству лучших в нашей стране. Параллельно полосе бокситовых месторождений вытянулся буроугольный бассейн. Видное место занимают разнообразные нерудные ископаемые. Известняки встречаются повсеместно, отличаются чистотой химического состава и высокой прочностью. Промышленное значение имеют известняки Карпинска и Североуральска. На границе Серовского района расположено Белкинское месторождение огнеупорных глин.

Горные богатства района – это комплекс взаимодополняющих энергетических и металлических ископаемых. Здесь есть сырье для развития